

Необходимым условием для совершенствования морехозяйственного комплекса Украины является также обеспечение потребностей экономики в минерально-сырьевых и энергетических ресурсах Черного и Азовского морей на основах создания и внедрения экологически безопасных и эффективных технологий добычи, транспортировки и переработки полезных ископаемых, освоения углеводородных ресурсов морского шельфа Украины.

Принятие Морской доктрины является важным шагом на пути предоставления морской политике Украины статуса приоритетной. Однако она лишь провозглашает интересы Украины в сфере морской деятельности и задачи государственной морской политики, но не пути их решения [3]. Для реализации Морской доктрины необходимо разработать целевые национальные программы развития торгового судоходства, а ее положения должны быть использованы при разработке проекта Закона Украины «О морской политике», при этом необходимо провести широкое обсуждение законопроекта с привлечением морской общественности и специалистов в области торгового судоходства — менеджеров морских портов, капитанов морских судов.

### **Литература**

1. Щипцов О. А. Основи державної морської політики: навч. посіб. / О.А. Щипцов. — К.: 2002. — 207 с.
2. Федоров А. Ф. Морское право / А.Ф. Федоров. — О.: Фенікс, 2008. — 332 с.
3. Давиденко Л. М. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України у галузі торговельного судноплавства / Л.М. Давиденко. — Митна справа. — 2011. — № 1(73). — С. 93-99.

**Кучерук А. М.,**

*студентка 4 курсу факультету цивільної  
та господарської юстиції,*

*Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ**

Морегосподарський комплекс з другої половини XVIII ст. є стратегічно важливим фактором соціально-економічного розвитку, перш за все, Півдня, та й всієї України. Без потужного морегос-

подарського комплексу вкрай важко забезпечити обороноздатність держави.

Всі види морегосподарської діяльності, і особливо торговельне судноплавство, відрізняються надзвичайно високим ступенем інтернаціоналізації і міжнародного розподілу праці.

Саме тому конкурентний доступ до цих ринків забезпечить зняття всіх перешкод по відношенню до підприємництва та отримання норми накопичення на капітал, вищої за середнесвітову по відповідних видах економічної діяльності.

Як відомо, морська діяльність в Україні з кожним роком набуває все більшого значення, про що свідчить зростаючий з кожним роком інтерес законодавця до цієї сфери діяльності. Так, безперечно позитивним чинником стало прийняття Морської доктрини України на період до 2035 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307. Ця Доктрина вперше на законодавчому рівні закріплює такі ключові поняття, як морська діяльність, напрями морської політики держави, її мету та завдання, а також поняття морського потенціалу України, торговельного мореплавства. Прийняття Морської доктрини є значним досягненням щодо визначення нових підходів держави до формування основних цілей і завдань, форм і методів реалізації морської політики та розвитку законодавства у цій сфері. Але для того, щоб дана Доктрина не залишалася лише «декларацією добрих намірів», необхідним є впровадження низки механізмів її реалізації [1].

Проблеми розвитку морських акваторій, прибережних зон та регіонів набули в останній період життєдіяльності суспільства особливої актуальності, що пов'язано також із структурними зрушеннями в територіальній організації господарства з одного боку, і з інтенсифікацією морегосподарської діяльності — з іншого. Універсальний, хоча й різновекторний, суперечливий процес зрушення до моря характерний для господарств більшості морських держав, не виключенням є і Україна.

Повною мірою це стосується морегосподарського комплексу Приазов'я України, який є регіоном взаємодії одного з найбільш розвинутих індустріально-аграрних регіонів країни і морської екосистеми. Це призводить до зростання антропогенного навантаження на морегосподарський комплекс, ускладнення екологічних проблем, які супроводжують його розвиток. Тому перед наукою стоїть важливе завдання обґрунтування теорії та методики суспільно-

географічного дослідження морегосподарського комплексу, його ідентифікації у функціонально-галузевому та структурно-просторовому відношеннях з метою раціональної організації та ефективного управління розвитком [3].

Основу морегосподарського комплексу країни складають морський та річковий транспорт, рибпромисловий флот, підприємства з переробки риби, порти, підприємства суднобудування (у тому числі, суднове машино та приладобудування), судноремонт, суднове постачання та інші технологічно кооперовані підприємства.

Морегосподарський комплекс — важлива конкурентна перевага України у світовому розподілі праці, хоча б зважаючи на те, що Україна має виключно сприятливі геоекономічні умови для його роботи, Україна має необхідний науковий, проектний, освітній та виробничий потенціал для його інноваційного розвитку.

Не можна не враховувати, що ємність сучасних ринків величезна й постійно зростає. Однак, вихід на ці ринки можливий лише за умови створення в країні конкурентоздатного економічного механізму (податковий, митний, дозвільний, кредитний, бюджетний тощо) [2].

Тенденції ціноутворення на ринках морегосподарського комплексу та динаміка їх розвитку формуються спеціальними бізнес-режимами (оподаткування, кредитування, митного, дозвільного та бюджетної підтримки), котрі застосовуються найпотужнішими державами світу (Японія, Південна Корея, Китай та інші) протягом останніх 20-50 років. Частина з цих держав розпочинала створення та відтворення морегосподарського комплексу від нуля. Саме за рахунок використання цих спеціальних режимів протягом останніх кількох десятиріч, наприклад, у суднобудуванні відбулося радикальне зниження рівня цін на більшість класів суден та склався сучасний рівень міжнародного розподілу праці, в якому домінантами виступають Китай та Південна Корея.

Аналогічна ситуація має місце у судноплавстві, вилові риби.

Таким чином, сьогодні у ці світові ринки можна впевнено увійти, тільки застосувавши спеціальні режими регулювання діяльності морегосподарського комплексу, які забезпечать українським підприємцям конкурентні умови господарювання.

На превеликий жаль, в Україні були штучно створені умови відсутності попиту на продукцію (послуги) національного морегосподарського комплексу, за яких національні експортери та

імпортери не зацікавлені у найбільш вигідних умовах транспортування вантажів, рибалки — у привезенні виловів до власних берегів, суднобудівники — у будівництві суден для національних компаній тощо.

### Література

1. Давиденко Л. М. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України в галузі торговельного мореплавства // Митна справа. — 2001. — № 1. — 93 с.
2. Кіфу Ю. Місце і роль України в чорноморському регіоні: позиції фахівців / Заочний Круглий стіл 5 січня — 23 березня 2011р. // Національна безпека і оборона. — № 5. — 2011. — 43 с.
3. Пилипенко І.О. Морегосподарський комплекс Українського Приазов'я: суспільно-географічне дослідження: дис. канд. геогр. наук: 11.00.02: Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. — К., 2004. — 86 с.

**Паладій М. М.,**

*курсант 5 курсу факультета морського права і менеджмента,  
Одеськая национальная морская академия*

## ОСНОВНЫЕ ФАКТОРЫ ЦИКЛИЧНОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

В судоходной отрасли рыночные циклы являются одной из основных движущих сил, наряду с инвестиционными процессами и фрахтовой деятельностью. Они являются важным фактором функционирования рынка морской торговли, способствуя движению капитала из/в судоходной отрасли.

Циклический механизм рынка морской торговли отражает изменения соотношения спроса величины грузопотоков и предложения тоннажа. Из факторов, оказывающих влияние на спрос на тоннаж, наиболее важной причиной динамичности судоходства является цикличность развития мировой экономики. Это формирует особенности изменения спроса на тоннаж, который воздействует через морскую составляющую торговли. Исторически существовали тесные взаимоотношения между циклами мирового промышленного производства и циклами морской составляющей торговли [2]. Основной подъем объема морских перевозок связан с пиками циклов общеэкономической конъюнктуры. Как